Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

584

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie naar aanleiding van berichtgeving over *trajectcontroles en boeteregen op de A2* (ingezonden 20 augustus 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 november 2015)

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van het artikel «Deze camera's zijn goed voor 48 miljoen» en «Twintigduizend boetes per dag»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Heeft u een verklaring voor het feit dat de A2 inmiddels keer op keer bovenaan staat in de zogenoemde boetelijstjes? Welke maatregelen heeft u genomen en/of gaat u nemen om mensen meer bewust te maken van de geldende snelheidslimiet overdag en 's nachts? Bent u bereid om de suggestie die in het artikel wordt gedaan inzake het gebruik van de matrixborden hierbij te betrekken? Kunt u hierbij een overzicht van de kosten van de diverse maatregelen, zoals de matrixborden, geven?

Antwoord 2
Dat er op de A2 meer overtredingen worden geconstateerd dan op andere snelwegen past bij de uitzonderlijk hoge verkeersintensiteit van het traject tussen Amsterdam en Utrecht. Slechts een zeer klein deel van de automobilisten op dit traject begaat een overtreding aangezien circa 98% van de automobilisten zich houdt aan de maximumsnelheid.
Zoals ik bij de behandeling van mijn begroting heb aangegeven zet ik mij in om de snelheid op de A2 tussen Amsterdam en Utrecht te harmoniseren. Het aanzetten van de signalering heeft niet mijn voorkeur vanwege de kosten (ca.€ 1,8 Mln.) en doorlooptijd (6–9 maanden) van de realisatie van de maatregelen.

[1] de Volkskrant, 19 augustus 2015

ah-tk-20152016-584
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Vraag 3 en 4
Deelt u de mening dat de inrichting van de A2, met vijf prachtige rijbanen aan iedere kant, zodanig is dat het voldoet aan de kenmerken voor een 130 km/uur weg vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en dat daarmee de snelheidslimiet zo snel als mogelijk is naar 130 km/uur overdag en 's nachts dient te gaan? Zo nee, waarom niet?
Kunt u aangeven op welke gronden op (delen van) de A2 er overdag geen 130 km/uur mag worden gereden, mede omdat uit Rijksrapportages blijkt dat Nederland inmiddels voldoet aan de gestelde luchtkwaliteitseisen en de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) ook sinds 1 juli 2015 in werking is getreden? Kunt u deze vraag ook beantwoorden voor wat betreft de A4, waar grote delen overdag inclusief een trajectcontrole een limiet hebben van 100 km/uur?

Antwoord 3 en 4
De afwezigheid van milieuknelpunten, bij een maximumsnelheid onder de 130 km/h, betekent niet in alle gevallen dat de maximumsnelheid ook binnen de normen kan worden verhoogd.
De huidige limieten op delen van de A2 en A4 die afwijken van permanent 130 km/h zijn ingesteld vanwege luchtkwaliteit, geluidsproductie of verkeersveiligheid al dan niet in combinatie met elkaar. Bij de behandeling van mijn begroting heb ik aangegeven dat ik specifiek onderzoek doe naar de mogelijkheden om de snelheid op de A2 en A4 te verhogen. Nog dit jaar verwacht ik u te kunnen informeren over de uitkomsten van de A2 en in de eerste helft van 2016 over de mogelijkheden op de A4.

Vraag 5
Kunt u een overzicht geven van alle trajectcontroles in Nederland, inclusief de snelheidslimieten die daar overdag en 's nachts op gelden? Kunt u voor deze trajecten aangeven waarom uit oogpunt van verkeersveiligheid de snelheid niet structureel 130 km/uur is? En kunt u de reden voor trajectcontroles op deze trajecten geven? Op welke wijze is de verkeersveiligheid door middel van trajectcontroles op deze specifieke trajecten gediend? Heeft u cijfers over de verbetering van de verkeersveiligheid op deze trajecten? Zo ja, kunt u deze aan de Kamer sturen? Zo nee, kunt u dan een nadere onderbouwing van nut en noodzaak van trajectcontroles op deze trajecten geven?

Antwoord 5
Momenteel is op onderstaande weggedeelten een trajectcontrole actief.

Wegvak	**Snelheidslimiet**
A2 – Holendrecht -Maarssen	100 km/h (Holendrecht – Vinkeveen) 100 km/h en tussen 19.00 en 6.00 uur 130 km/h (Vinkeveen – Maarssen)
A4 – Leidschendam – Zoeterwoude	100 en tussen 19.00 en 6.00 uur 130 km/h.
A10 -Nieuwe Meer – Coentunnel	80 km/h
A12 – Den Haag-Prins Clausplein	80 km/h (stad in) 100 km/h (stad uit)
A13 – Overschie-Kleinpolderplein	80 km/h
A58 – Bergen op Zoom – Roosendaal	120 km/h
N62 – Westerscheldetunnel	100

Zoals aangegeven in mijn brief van 1 juli[2] jl. is het doel van trajectcontroles het handhaven van de snelheidslimiet. Snelheidslimieten op autosnelwegen die afwijken van permanent 130 km/h zijn ingesteld vanwege luchtkwaliteit, geluidsproductie of verkeersveiligheid al dan niet in combinatie met elkaar. Dit geldt ook voor trajecten waar permanente controle wordt toegepast.
Een belangrijk criterium voor plaatsing van een trajectcontrole is de mate van overschrijding van de geldende snelheidslimiet. Het effect van een trajectcontrole op de rijsnelheden kan worden geïllustreerd aan de hand van een analyse van Rijkswaterstaat van de invoering van de trajectcontrole op de A2: de gemiddelde rijsnelheid daalde na invoering van de trajectcontrole richting Utrecht in juni 2012 met 8 km/h, ook namen de snelheidsverschillen tussen

[2] IENM/BSK-2015/116549

voertuigen aanzienlijk af. Zoals is benoemd in het onderzoek van de SWOV[3] en de TU-Delft[4] heeft een afname van de snelheid evenals een reductie van snelheidsverschillen een positief effect op de verkeersveiligheid.

Vraag 6
Klopt de stelling dat de reden om de snelheid op diverse trajecten niet verder te verhogen naar de algemene snelheidslimiet van 130 km/uur, inclusief de trajectcontroles die daaraan gekoppeld zijn, niet zozeer te maken heeft met de verkeersveiligheid, maar met bestuurlijke afspraken dan wel milieudoelstellingen? Zo nee, waarom niet en kunt u per trajectcontrole deze stelling nader onderbouwen vanuit verkeersveiligheidsoogpunt? En als dit wel klopt, hoe kunt u dit dan rijmen met de behaalde resultaten in Nederland als het gaat om luchtkwaliteit?

Antwoord 6
Zoals aangegeven in mijn eerder genoemde brief van 1 juli jl. vormen zowel milieuregelgeving als de verkeersveiligheid de directe aanleiding voor het vaststellen van een lokale snelheidslimiet die afwijkt van de standaard van 130 km/h op autosnelwegen. Trajectcontroles zorgen ervoor dat de geldende limiet ook daadwerkelijk wordt nageleefd. Daardoor dragen trajectcontroles bij aan zowel veiligheids- als milieudoeleinden. De genoemde wegen waarop een trajectcontrole actief is, zijn aanvankelijk ontworpen op een snelheidslimiet van 100 of 120 km/h. Op de A12, A13, N62 A10 is een verhoging van de snelheid naar 130 km/h niet mogelijk in verband met de verkeersveiligheid. Op de andere trajecten is dat wel het geval mits voldaan wordt aan de randvoorwaarden voor milieu.

Vraag 7
Deelt u de mening dat de twee principes van «hoe zwaarder de overtreding vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, hoe zwaarder de boete» en «hoe vaker je over de scheef gaat qua verkeersboetes, hoe zwaarder de boete» leidende principes moeten zijn bij de uitwerking van een nieuw boetestelsel? Zo ja, hoe gaat u hier invulling aan geven? Zo nee, welke principes zijn dan wel leidend?

Antwoord 7
De principes «hoe zwaarder de overtreding vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, hoe zwaarder de boete» en «hoe vaker je over de schreef gaat qua verkeersboetes, hoe zwaarder de boete» zijn tijdens het AO Wegverkeer en verkeersveiligheid van 28 mei 2015 uitgebreid aan de orde gekomen. De Minister van Veiligheid en Justitie heeft daarop toegezegd met bovenstaande principes in het achterhoofd naar het huidige boetestelsel te kijken en uw Kamer hierover voor het kerstreces te informeren.

---

3 http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Snelheid.pdf
4 De relatie tussen snelheidslimietverandering en verkeersveiligheid», 27 september 2011